

# Nordhavnstunnel

## Lang contra kort tunnel

I VVM-redegørelsen for Nordhavnstunnelen er der redegjort for de miljømæssige konsekvenser af såvel en kort som en lang tunnelloøsning, begge med og uden forberedelse til Østlig Ringvej. Alle fire løsningsforslag er ligeværdigt behandlet i VVM-redegørelsen. Det betyder, at man politisk frit kan vælge mellem de fire løsninger. Siden er det besluttet, at Nordhavnstunnelen skal forberedes til Østlig Ringvej.

Valget står således mellem en kort eller en lang tunnel. Nærværende notat beskriver fordelene ved at anlægge den lange løsning, idet den eneste væsentlige fordel, der er ved den korte tunnel, er, at den her og nu er billigere at anlægge.

### Vejnettets hovedstruktur

Den overordnede vision for Nordhavn er, at området skal være fremtidens bæredygtige bydel i København. Der er udarbejdet en strukturplan med ca. 3,5 mio. etagemeter boliger og erhverv, hvilket svarer til ca. 40.000 indbyggere og 40.000 arbejdspladser.

Som led i denne plan skal containerterminalen flyttes fra Levantkaj og til den nordøstlige del af Nordhavn i forlængelse af den nye krydstogtterminal



Til understøtning af denne udvikling er der udarbejdet ovenstående hovedstruktur for vejnettet. Levantkaj er opdelt i en østlig og vestlig del uden forbindelse mellem de to områder. Kattegatvej skal derfor forlænges til den østlige del af Levantkaj. Tunnelen til Kattegatvej understøtter i højere grad trafik fra dette område. Dette gælder i særlig grad, når Østlig Ringvej er anlagt.

## Vejkryds

For at minimere arealforbruget på Nordhavn er der i såvel den korte som den lange tunnel-løsning forudsat, at der skal etableres et smalt ruderanlæg. Trafikberegningerne fra VVM-undersøgelsen viste, at med fuldt udbygget Nordhavn og med Østlig Ringvej (uden brugerbetaling) ville trafikken på hver af de fire ramper være cirka lige store.

Der pågår p.t. mere detaljerede trafikberegninger incl. brugerbetaling i forbindelse med forundersøgelsen af Østlig Ringvej.

For at optimere antallet af attraktive grunde har der været et ønske om så hurtigt som muligt at få lastbiltrafik fra den fremtidige containerterminal ned i tunnelen. Dette ønske tilgodeses bedst med en tilslutningsanlæg ved Kattegatvej. Samtidigt er det den løsning, der giver færrest svingbevægelser for lastbiltrafikken, hvilket også er en trafikikkerhedsgevinst.

Vejvisningen ved en placering af tilslutningsanlæg ved Kattegatvej vil være mere simpel og dermed mere overskuelig for trafikanterne.

## Tracé

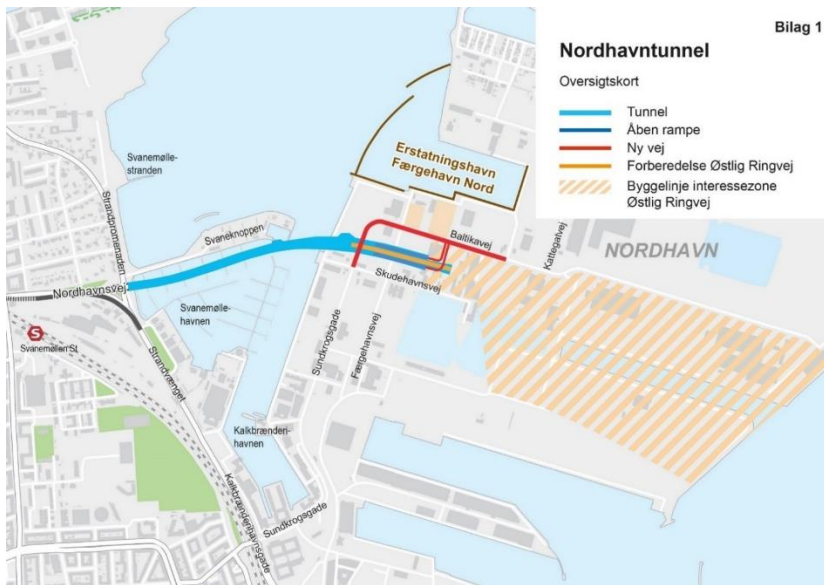
I VVM-undersøgelsen var kravet til den ene løsning, at den skulle være kortest muligt. Det betød, at man geometrisk gik lige til grænsen for de maksimale værdier, som vejreglerne tillader. Det gælder især for længdeprofilen.

Med en tunnel til Kattegatvej vil man ikke længere skulle gå til grænsen af, hvad vejreglerne tillader og man vil få et mere harmonisk længdeprofil med en højere komfort for bilisterne.

Tunnelen til Kattegatvej har yderligere den fordel, at tunnelens dybdepunkt flyttes ind på Nordhavn. Det betyder, at afvanding af dybdepunktet bliver lettere at servicere. I den korte løsning ligger dybdepunktet i havnebassinet.

## Interessezone/byggelinjer

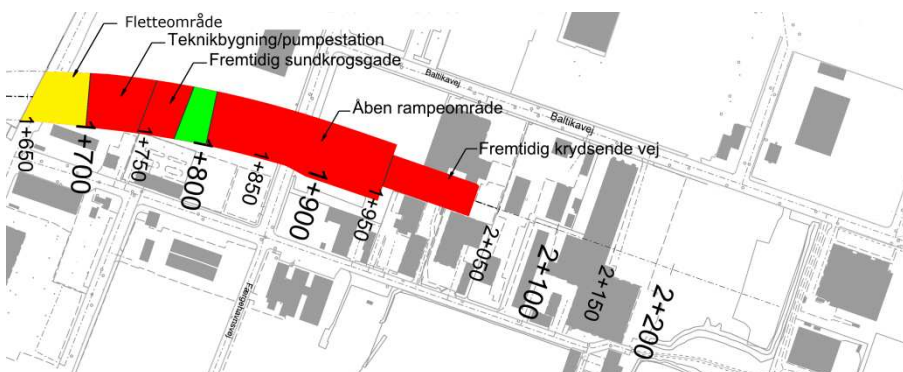
Så længe at linjeføringen for Østlig Ringvej ikke er besluttet vil staten holde alle relevante muligheder åben for at etablere undersøgte løsningsforslag. For at sikre at Østlig Ringvej senere kan gennemføres uden at blive unødigt kostbart vil staten via samarbejdsaftalen i forlængelse af Nordhavnstunnelen angive en interessezone. I denne zone må der ikke gives byggetilladelse uden at staten er spurgt først. Staten har således mulighed for at nedlægge veto mod et planlagt byggeri i interessezonen. På nedenstående figur ses interessezonen for den korte tunnelloøsning.

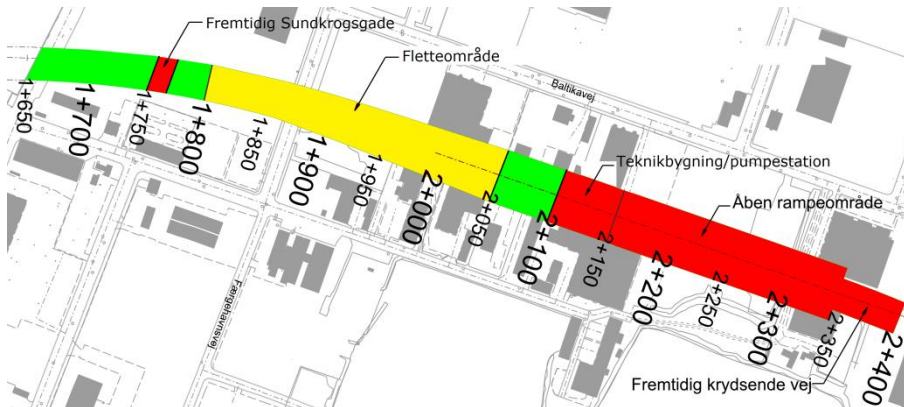


Med den lange tunnel til Kattegatvej vil det areal, der vil være omfattet af interessezoner blive markant reduceret. Det betyder at større arealer vil blive frigivet til bebyggelse uden at skulle spørge staten først.

### Bygge over tunnelen

Muligheden for at etablering af bygninger oven på tunnelen er blevet undersøgt. Hvis man ønsker at bygge oven på tunnelen, kan det medføre, at det bliver nødvendigt at forstærke tunnelelementerne. Det betyder, at der skal træffes beslutning om evt. forstærkning inden Nordhavntunnelen etableres. På nedenstående to figurer for henholdsvis den korte og den lange tunnel er vist med rødt, hvor der ikke vil kunne bygges oven på tunnelen. Med grønt og gult er vist hvor der kan bygges over tunnelen. Den gule farve viser strækninger, hvor det kræver særlige tiltag for at man kan bygge over tunnelen. Rød farve angiver at der ikke kan bygges ovenpå tunnelen.





I den korte løsning er vurderingen, at der kan bygges på 1.000 m<sup>2</sup> af de i alt ca. 16.000 m<sup>2</sup>, som tunnelens aftryk på Nordhavn udgør.

Med den lange løsning vil kunne etableres bygninger på 6.000 m<sup>2</sup> af de i alt ca. 27.000 m<sup>2</sup>, som tunnelens permanente aftryk på Nordhavn udgør.